

PLANÈTE 2 CV 017
Newsletter

2CV Sport

PLANÈTE 2CV

Newsletter 017

Livre
L'Australie en Deuche



RAID
MOURMANSK
2018

L'AVENTURE ARCTIQUE

MORVANT T DEUCHE 2018

BAC À SABLE
POUR GRANDS
ENFANTS



25^e Rencontre Nationale
des 2 CV Clubs de France

NOUVELLES
FRAÎCHES



2CV
Médias

QUELQUE CHOSE, A CHANGÉ

Par Daniel Benharrosh
daniel@2cvmedias.fr

On avait l'habitude en roulant en 2 CV, de faire sourire la plupart des gens. Si l'on met de côté les stressés de la moyenne horaire qui pestent en observant une 2 CV qui s'apprête à escalader une côte sur une route où il est interdit de doubler, on peut constater que les réactions à la vue d'une 2 CV sont pour la plupart empreintes de sympathie. Pourtant, il apparaît que l'automobiliste de 2018 n'est plus très bien considéré en France. Dans les villes, l'automobile est ce gros machin inutilement encombrant qui sent mauvais et congestionne le trafic. Dans les campagnes, on s'apprête à imposer une limitation de vitesse à 80 km/h susceptible de transformer un placide conducteur de 2 CV soucieux de conserver son élan, en délinquant de la route. Et d'une façon générale, la voiture, surtout celle qui fonctionne aux carburants fossiles, n'a plus très bonne presse. Si on ne jure plus que par la mobilité électrique, l'écrasante majorité des voitures vendues aujourd'hui continuent de consommer de l'essence ou du gasoil. Bien sûr, pour se donner bonne conscience, les marques automobiles ont inventé un tas de labels bidon (blue-machin, ecotruc, airbidule...) pour que l'acheteur ne se sente pas trop coupable (vous vous rappelez, le greenwashing?). Si d'indéniables progrès ont été accomplis en termes de rendements énergétiques, on remarque surtout que les constructeurs se sont ingéniés à conformer leurs moteurs aux cycles d'homologation en vigueur, cycles souvent éloignés des conditions d'utilisation réelles. Et certains n'ont pas hésité à truquer leurs autos pour qu'elles ne soient performantes qu'en phase de mesure de leurs émissions.

Dans ce contexte, certains nous regardent, nous autres deuchistes, comme de dangereux pollueurs. Ces procureurs hâtifs ignorent qu'une 2 CV bien réglée et raisonnablement conduite ne consomme guère plus qu'une hybride dernier cri et que sa frêle constitution ne comporte que peu de matières nocives pour l'environnement. Il n'y a qu'à voir à quelle vitesse certains éléments de sa carrosserie s'empressent de retourner à l'état d'oxyde de fer pour s'en convaincre !

Tout ça pour dire que pour échapper aux regards torves d'écologues qui se trompent de cible (car il est effectivement indéniable que la réduction de notre empreinte écologique est un objectif à remplir de toute urgence), il peut apparaître souhaitable d'aller voir ailleurs si on y est mieux traité. Ça tombe bien, la 2 CV se prête toujours de bonne grâce à l'exercice. Menée avec attention, elle est capable d'affronter toutes les situations et tous les climats. Cette édition de la newsletter en apporte une nouvelle fois la preuve : du cercle arctique à l'Australie, elle est toujours une bonne compagne pour les aventuriers au long cours. Mais pour l'instant, le voyage dont on a très envie de vous parler, c'est celui qui va vous conduire à La Vèze dans le Doubs, à partir du 9 mai. Il est prévu que nous nous y retrouvions pour la 25^e édition de la Rencontre Nationale des 2 CV Clubs de France. Une édition aussi attendue que prometteuse. Vous l'avez compris, nous y serons, et avec des surprises ! Passez donc nous voir pour en savoir plus et d'ici là, soyez prudent.



Du 9 au 13 mai 2018 à La Vèze (25)

La 25^e Rencontre Nationale NOUVELLES FRAÎCHES

Les équipes du 2 CV Club Bisontin sont "au taquet" pour les préparatifs de la 25^e Rencontre Nationale des 2 CV Clubs de France qu'ils accueillent à la Vèze du 9 au 13 mai. Ils nous ont transmis quelques changements au programme que nous avons publié dans le numéro 121 de Planète 2 CV : le voici donc mis à jour. Par ailleurs, les organisateurs ont quelques consignes à faire passer pour que les arrivées se déroulent sans encombre.

Le 2 CV Club Bisontin a établi avec le service des routes du Département du DOUBS un itinéraire pour éviter le plus possible les bouchons : que l'on arrive de n'importe quelle route, suivre "PONTARLIER - LAUSANNE" puis prendre : "BESANÇON - AÉRODROME LA VÈZE" et enfin, le fléchage "NATIONALE2CV".

Pour ce qui est des infrastructures d'accueil et sanitaires, tout se met en place, comme en attestent les quelques photos qui nous sont parvenues.

Des magazines et des livres

Comme chaque année, nous serons présents pour échanger avec vous au sujet de notre passion commune, mais aussi pour recueillir vos attentes à propos de nos magazines Planète 2 CV et 2 CV Xpert, vos récriminations (les gentilles, surtout) ou vos encouragements (ça fait toujours plaisir). Outre les magazines, nous viendrons avec deux nouveautés : [l'album du facteur en 2 CV Jaune](#), pour la première fois sur une Nationale (ceux qui étaient à Automédon 2017 l'ont déjà découvert et lui ont accordé un excellent accueil) et [un petit ouvrage qui répertorie les principales évolutions de la 2 CV](#) (voir page nouveautés).

Beaux d'en haut !

Cette année, nous organisons une animation inédite : nous vous proposons de vous prendre en photo dans votre 2 CV, vus d'en haut. Un dispositif nous permettra de placer un appareil photo pile-poil au-dessus de votre 2 CV, suffisamment haut pour la photographe en entier. Pour le reste, c'est à vous de jouer : costume d'époque, look improbable... pas d'autres limites que celles de votre imagination (et du bon goût !). Venez nombreux, c'est gratuit et les plus originaux retrouveront les meilleures photos dans le prochain numéro de Planète 2 CV. Et toutes les photos seront accessibles au téléchargement dès notre retour. Pour les informations sur cette animation, rendez-vous sur notre stand. Il nous tarde d'y être !

Vous trouverez toutes les informations sur :
www.facebook.com/doubsdeuche25
www.doubsdeuche25laveze2018.fr



Actu

Tous les jours

9h à 18h -	Sécurité routière
13h à 19h -	Balade chevaux comtois + balade calèche
9h -	Chorégraphie des Deuchistes
9h - 13 h	Atelier mécanique
9h à 20h -	Déambulation
9h à 20h -	Musée éphémère
14h à 18h -	Sculpture de 2 CV sur pierre
9h à 12h30 -	Bourse échange de pièces détachées 2 CV
9h à 21h -	Village Animation / Commerçant Restauration / Produits Locaux
9h à 20h -	Boutique Officielle de la Nationale
9h à 20h -	Vente de tickets de tombola (2 CV à gagner)
9h à 20h -	Exposition des véhicules participants
10h à 17h -	2 CV Rallye-Raid
14h à 18h -	Chapiteau des enfants (familles rurales) JEUDI et SAMEDI
14h à 18h -	Ballons gonflables - Un quart d'heure (Bracelet)
14h à 18h -	Manège à Poney
14h à 18h -	Maquillage JEUDI et SAMEDI
9h à 20h -	Proposition de circuits touristiques en liberté ou organisés (Office du Tourisme)
19h -	Concert de klaxon
21h -	Lâcher de lanternes (à confirmer)
9h à 0h -	Instagram / Snapchat / Facebook Live
9h à 20h -	Clip de la Deuche
9h à 20h -	Hymne de la Deuche

Mercredi 9 mai:

14h -	Arrivée des participants, Photos
18h -	Annonce Concours d'élégance et inscription au podium (30 2 CV max)
20h -	Concert Angélique CHEVALIER
22h -	DJ Riatrik



Jeudi 10 mai:

9h à 11h -	Concours d'élégance 2 CV
10h à 12h -	Essais et réglages des Caches Culbuteurs
11h -	Inauguration de la Nationale
12h -	Quiz Apéro
14h -	Tag de la Deuch
14h30 à 15h30 -	Démontage Remontage 2 CV
16 heures à 17h -	La Deuche en délire
17h -	Remise des récompenses du concours d'élégance
18h -	Danse des enfants (famille rurale)
20h -	Concert GK
22h30 -	DJ Laurenk n'roll

Actu



Vendredi 11 mai:

10h à 12h30 -	Démontage Remontage 2 CV
10h à 12h30 -	Qualification challenge Cache Culbuteurs
12h -	70 ans de la 2 CV (défilé thème année 50) (programmer une inscription)
14h à 18h -	Boom des enfants
14h à 18h -	Pétanque de la 2 CV
14h à 16 heures -	Démo Montain Bike sur carcasse 2 CV
14h30 -	Tirage de la 2 CV, qui sera le plus fort ?
17h -	Ouverture des clubs (dégustation)
18h -	Dégustation des produits du terroir des clubs
18h30 -	Dégustation au public
19h30 -	Remise des prix (Tirage 2 CV)
20h -	Concert Kollektif Barouf
22h30 -	DJ Riatrik & DJ Laurenk n'roll

Samedi 12 mai:

10h -	Bénédictin de la 2 CV, balade à la Chapelle des Buis
10h -	Photo de la Nationale au Fort de Chaudanne
10h à 12h30 -	Finale challenge Cache Culbuteurs
10h à 17h -	Démonstration minivoitures tout-terrain - modélisme
11h à 12h30 -	Interview radio France Bleu en direct
14h à 17h -	Miss et Mister Deuch 2018
14h à 20h -	Expo 2 CV dérivés
14h30 à 15h -	1 ^{re} séance initiation Danse Country
15h30 à 16 h -	2 ^e séance initiation Danse Country
17h30 -	Vente aux enchères (sculpture sur pierre, à confirmer)
17h45 -	Remise des prix (Cache Culbuteurs)
18h -	Tirage de la Tombola
18h30 à 19h -	3 ^e séance initiation Danse Country
20h -	Concert Almanak
22h -	Feux d'artifice
22h30 -	DJ Mêtél

Décapotez...
Souriez!



Rendez-vous sur le
stand 2 CV Xpert &
Planète 2 CV

VOTRE 2CV

VUE D'EN HAUT

GRATUIT!

Venez vous faire photographier
dans votre 2 CV sous un angle inédit!

**Soyez originaux : votre photo
sera peut-être publiée dans
le prochain numéro de Planète 2 CV !**

NOUVEAUTÉ

La 2 CV Jaune

Enfin la BD ! B.Vélo raconte les aventures de François Lagaufre présentes depuis près de vingt ans dans Planète2CV ! 2 CV Médias publie maintenant les exploits du facteur et de sa 2 CV fourgonnette jaune dans une BD de 68 pages... Imprimées sur du beau papier, les planches que l'auteur a sélectionnées révèlent la qualité du dessin, de la mise en couleur et la multitude de détails et clins d'œil dans les décors. Avec une couverture rigide ornée d'une illustration inédite, cet album est le cadeau de Noël idéal pour tous les passionnés de 2 CV et tous les amateurs de BD !

Attention : tirage limité à 700 exemplaires !

www.2cvmedias.fr



Actuellement en kiosque

Au sommaire de **Planète 2 CV n° 121** : une superbe 2CV4 de 1971 dont le compteur n'affiche que 25 000 km (!), un musicien qui roule dans une 2 CV Jaune Panama, une Ami6 modèle USA ainsi qu'une Méhari d'Outre-Atlantique ! Nos pages historiques sont consacrées à l'histoire parallèle du Type H et de la 2 CV fourgonnette. Enfin vous trouverez également dans ce numéro toutes les informations pratiques concernant la prochaine rencontre nationale des 2 CV Clubs de France ainsi qu'un superbe double poster en hommage aux 70 ans de la 2 CV !



Actuellement en kiosque

Dans ce nouveau numéro 44 de 2 CV Xpert, on vous parle de l'outil servant à extraire et introduire les axes de pistons (qui sont normalement montés avec du serrage — attention aux refabrications —) et on vous montre comment fabriquer cet outil indispensable ; on analyse dans le détail les pistons, les segments et les cylindres (vous allez sûrement avoir des surprises) ; on vous montre comment on installe un attelage ; enfin l'équipe de la société VGS nous montre comment utiliser ses nouveaux outils pour réaliser un calage parfait entre vilebrequin et arbre à cames. Jacques Barcat nous livre un dossier consacré à des notions de physique concernant la 2 CV évidemment !



Action 2 CV

Vous connaissez bien le travail photographique d'Étienne Musslin : il illustre tous les principaux articles de Planète 2 CV et 2 CV Xpert. En avril 2015, 2 CV Médias publiait un ouvrage rassemblant plus d'une centaine de photos d'épaves de 2 CV et dérivés qu'il a rencontrées au gré de ses déplacements sur dix ans. Cette année, un deuxième ouvrage est édité : il présente des photographies de 2 CV et dérivés en mouvement. Intitulé **Action 2 CV**, il vous a été présenté pendant la Rencontre nationale des 2 CV Clubs de France de Sévérac-le-Château.

Vous pouvez l'acheter dans notre boutique en ligne au prix de 15 euros (plus frais de port)

www.2cvmedias.fr



2 CV MÉDIAS

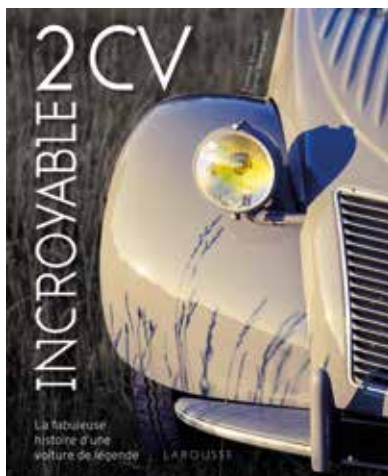
NOUVEAUTÉ

Dater, identifier, restaurer

2 CV Médias publie un guide retraçant les principales évolutions de la 2 CV. Un petit guide qui permet de dater une 2 CV par simple observation, ou d'en déceler les éléments anachroniques. Précieux pour ceux qui désirent acheter une 2 CV, ceux qui restaurent la leur ou simplement pour en apprendre un peu plus sur cette auto d'apparence simple mais à laquelle Citroën a apporté des modifications tout au long de sa carrière. Des tableaux synthétiques présentent toutes les versions du bicylindre Citroën et un nuancier permet de savoir quelles couleurs étaient disponibles pour chaque année de la production. Une nouveauté présentée pour la première fois sur notre stand lors de la 25^e Rencontre Nationale à La Vèze, en présence de l'auteur.

Dater Identifier Restaurer

Les Citroën 2 CV
commercialisées en France



Incroyable 2 CV! chez Larousse

Publié chez Larousse, ce livre retrace toute l'histoire de la 2 CV, des origines et jusqu'à la fin de la production, de manière chronologique et à travers de nombreuses images dont beaucoup d'inédites. Les auteurs : vous les connaissez bien puisqu'il s'agit d'Étienne Musslin, rédacteur en chef et photographe de *Planète 2 CV* et de *2 CV Xpert*, et de Daniel Benharrosh, graphiste et rédacteur de *Planète 2 CV*! Vous pouvez trouver cet ouvrage dans toutes les librairies mais si vous l'achetez sur notre boutique en ligne, vous recevrez un exemplaire dédié.

www.2cvmedias.fr

2CV PASSION

sera

PRESENT A LA

NATIONALE 2CV

A La Vèze

Rendez-nous visite !!!



ATTENTION !
Pensez à commander
vos pièces dès
à présent sur 2cvp.com
pour les enlever
directement
sur notre stand !



Epaves 2CV

Etienne Musslin
Editions 2CV Médias



Action 2CV

Etienne Musslin
Editions 2CV Médias



Incroyable 2CV

Etienne Musslin et Daniel Benharrosh
Editions Larousse



Les Types H de collection

P. Lesueur
Editions Chêne E/P/A



L'Ami 6 de Papa

Réédition
Editions Citropolis



Le Kenya en Deuche

F-H Berlèque et F. Pessin
Editions Tôles Ondulées



Le monde de la 2CV

Fabien Sabatès
Editions Citropolis



Icônes Citroën Mehari

François Allain
Editions ETAI



Citroën 2CV, vu par la presse

Fabien Sabatès
Editions Nationale 7



L'Australie en Deuche

F-H Berlèque et F. Beusse
Editions Tôles Ondulées



La 2CV jaune

B. Vélo
Editions 2CV Médias



2CV rallye-raid et autres aventures

Aurelien Charle
Editions ETAI



Raid-Afrique 73

Pierre Lacasta
Pierre Lacasta



La Citroën 2CV de mon père

Antoine Demetz
Editions ETAI



Le guide de la 2CV

Fabien Sabatès
Editions ETAI



Je répare ma Méhari

Réédition
Editions Citropolis



Je répare mon Type H

Réédition
Editions Citropolis

2CV Univers technique Tomes 1-2-3-4

Editions 2CV Médias



Compilations
des 2CV Xpert
n° 1 à 16

Tome 1 : Moteur-Boîte-Electricité
Tome 2 : Carrosserie-Confort-Sellerie
Tome 3 : Châssis-Suspension-Freins
Tome 4 : Connaître-Dépanner-Améliorer

> Dans les trois encadrés à droite, merci de cocher les cases des anciens numéros, DVD ou abonnements que vous désirez commander

Anciens numéros

PLANÈTE 2CV

1	2	3	4	5	6	7	Epaves	Epaves	10
11	12	13	14	15	Epaves	17	18	19	Epaves
21	22	23	24	25	26	27	28	29	Epaves
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	Epaves	Epaves	Epaves	Epaves	76	77	78	79	Epaves
81	Epaves	Epaves	84	85	86	Epaves	88	89	90
101	102	103	104	105	106	107	Epaves	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120

2CV

Epaves	Epaves	Epaves	Epaves	Epaves	6	Epaves	Epaves	9	Epaves
Epaves	Epaves	Epaves	Epaves	Epaves	15	16	17	18	19
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43							

Abonnements

à cocher, svp ☐ PLANÈTE 2CV ☐ 2CV ☐ + 2CV

Abonnement	1 an (4 n°s)	1 an (4 n°s)	1 an (4 + 4 n°s)
France	22 €	24 €	36 €
Europe	30 €	32 €	48 €
Hors Europe	40 €	42 €	60 €
A partir du n°			 /

Merci de compléter la/les case(s) à droite
Les numéros hors-série de 2CV Médias ne comptent pas dans l'abonnement; ils sont à acheter en kiosque ou à commander à part.

Magnet en cadeau



Magnet en cadeau



Planète 2CV et 2CV Xpert sont des trimestriels

DVD

PLANÈTE 2CV

1	2	3	4	Epaves
7 - Châteaubriant				
8 - Lavaré				
9 - St Dizier				
10 - La Rochelle				

2CV

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18		

LE BON DE COMMANDE

Exemples

ARTICLES	Quantité	Prix	Port (France)	Port (Europe)	Port (Monde)	Total
Epaves 2 CV	1	15,00 €	3,00 € x ...	5,00 € x 1	7,00 € x ...	20 €
Planète 2 CV (anciens numéros)	4	5,00 €	1,50 € x 4	2,00 € x ...	2,00 € x ...	26 €
Planète 2 CV (anciens numéros) <i>Cocher les n° sur page précédente</i>		5,00 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
2 CV Xpert (anciens numéros) <i>Cocher les n° sur page précédente</i>		5,50 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
☐ Epaves 2 CV - ☐ Action 2 CV <i>Cocher la (ou les) case(s) voulue(s)</i>		15,00 €	3,00 € x ...	5,00 € x ...	7,00 € x ...	
Incroyable 2 CV		25,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Les Types H de collection		17,00 €	3,00 € x ...	5,00 € x ...	7,00 € x ...	
L'Ami 6 de Papa		4,95 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
Le Kenya en Deuche		29,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Le monde de la 2 CV		9,95 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
Icônes Citroën Mehari		38,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Citroën 2 CV, vu par la presse		15,00 €	3,00 € x ...	5,00 € x ...	7,00 € x ...	
L'Australie en Deuche		29,00 €	10,00 € x ...	Sur demande	Sur demande	
La 2 CV jaune		18,50 €	3,00 € x ...	5,00 € x ...	7,00 € x ...	
2 CV rallye-raid et autres aventures		44,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Raid-Afrique 73		32,00 €	5,00 € x ... avec suivi postal	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
La Citroën 2 CV de mon père		26,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Le guide de la 2 CV		35,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Je répare ma Méhari		35,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
Je répare mon Type H		30,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
2 CV Univers technique - Tome 1 Moteur-Boîte-Electricité		30,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
2 CV Univers technique - Tome 2 Carrosserie-Confort-Sellerie		30,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
2 CV Univers technique - Tome 3 Châssis-Suspension-Freins		30,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
2 CV Univers technique - Tome 4 Connaître-Dépanner-Améliorer		30,00 €	5,00 € x ...	9,00 € x ...	11,00 € x ...	
DVD Planète 2 CV - 1 à 10		6,50 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
DVD 2 CV Xpert - 1 à 18		6,50 €	1,50 € x ...	2,00 € x ...	2,00 € x ...	
Offre 18 DVD techniques de 2 CV Xpert		79,00 €	Port compris dans le prix	3,00 € x ...	4,00 € x ...	
Abonnement Planète 2 CV		Prix pour 1 an =>	22,00 € (France métrop.)	30,00 € (Europe)	40,00 € (Monde)	
Abonnement 2 CV Xpert		Prix pour 1 an =>	24,00 € (France métrop.)	32,00 € (Europe)	42,00 € (Monde)	
Abonnement jumelé Planète 2 CV + 2 CV Xpert		Prix pour 1 an =>	36,00 € (France métrop.)	48,00 € (Europe)	60,00 € (Monde)	

TOTAL À PAYER :

Bon de commande à adresser à 2CV Médias
5 rue du Canal - 68760 Willer-sur-Thur

Merci d'écrire lisiblement

Nom:

Prénom:

Adresse:

CP: Ville:

Pays:

Tél.:

Mail:

Pour vos commandes via internet,
rendez-vous sur notre site **www.2cvmedias.fr**

Pour vos commandes par téléphone,
composez le **+33 (0)6 11 82 02 30**

En cas d'absence, laissez-nous un message, nous vous recontacterons

Règlement à effectuer à l'ordre exclusif de **2CV Médias**

Validité

Indiquez ici les 3 derniers chiffres se trouvant au dos de votre carte dans l'espace signature

Signature (Obligatoire pour tout règlement par carte bancaire)

NL017

BAC À SABLE POUR GRANDS ENFANTS !



Organisé par Jean-Pierre Marchandon et son club, le Morvan TT Deuche est un événement sympathique qui se tient dans le Morvan : un lieu encore sauvage et particulièrement bien adapté à la pratique du franchissement.

La 14^e édition de la rencontre organisée par le 2 CV Club Tous Terrains s'est tenue comme à son habitude lors du week-end de Pâques : le 31 mars et le 1^{er} avril 2018. Plusieurs dizaines de participants se sont retrouvés sur un terrain dédié à la pratique extrême du 4X4 à Saint-Symphorien-de-Marmagne (71) ! PHOTOS PAR STÉPHANE SEGAUD



Quel que soit l'âge, l'expérience ou les moyens financiers des participants, tous trouvent une monture pour pouvoir s'amuser et relever des défis. Il n'est d'ailleurs pas du tout obligatoire de posséder une 2 CV à transmission 4X4 pour participer.



L'espace des Combes possède de nombreux chemins : il y en a pour tous les goûts et pour tous les véhicules. Certains attaquent les pistes de franchissement extrêmes quand d'autres privilégient la promenade tous-chemins.



Le Morvan TT Deuche n'est pas une compétition : on est là pour se faire plaisir et tester les capacités de son véhicule. On voit ici le belge Pierre Focant à bord de sa fidèle 2 CV 4X4 baptisée Louisa.

Clubs Manifs



Certains deuchistes tiennent à conserver l'aspect d'origine de leur voiture préférée : mais pas facile de ne pas abîmer les ailes arrière d'origine... Impressionnante posture pour cette 2 CV à 2 roues motrices !



Notez la présence de pneus agraires à l'avant qui lui permettent de bien grimper malgré l'absence de transmission 4X4 !



Avec son prototype à transmission Voisin 4X4, Nicolas Sallansonnet est un grand amateur de passages de type trial ! Il possède une belle expérience et un bon coup de volant... Il est un habitué du Morvan TT Deuche !



Le challenge de cet évènement consiste à passer là où personne d'autre n'ose s'aventurer... Mieux vaut prévoir quelques copains pour faire le singe lors des gros dévers !



Afin d'améliorer la visibilité à bord, on peut modifier un peu sa 2 CV... Comme ici avec des portes grillagées !

Clubs Manifs



Stéphane Segaud, l'auteur des photos de cet article, a pris part à l'évènement à bord d'une Acadiane modifiée façon pick-up et avec un avant de 2 CV. Sans pouvoir suivre les 2 CV 4X4, cette voiture permet déjà de goûter aux joies du tout-terrain...



Le bordelais Jean Meyer est venu avec une 2 CV pick-up 4X4 équipée de pneus "ballons" particulièrement imposants !



Certains véhicules de construction artisanale n'utilisent plus du tout de caisse de 2 CV. Le propriétaire de cet engin a néanmoins souhaité conserver l'aspect d'une Deuche.



Ou carrément construire son propre buggy ! Celui-ci utilise une mécanique de 2 CV à l'arrière, pour le reste, il n'y a plus grand-chose en commun !



L'espace des Combes Grondées est sans aucun doute le lieu idéal pour venir tester les capacités et les limites d'un Katar, ce véhicule construit sur la plate-forme de la 2 CV et à transmission 4X4.

Clubs Manifs



Sans aucun doute, c'est la 2 CV à moteur central de Noël Chardonnens qui est la plus impressionnante à voir évoluer. Avec ses débâtements hallucinants, elle a l'air d'un gros insecte que rien n'arrête !



Évidemment, quand on participe au Morvan TT Deuche, il ne faut avoir peur ni de la poussière ni de la boue ! Pour participer à l'édition prochaine n'hésitez pas à prendre contact avec Jean-Pierre Marchandon : jean-pierre.marchandon@wanadoo.fr un deuchiste passionné toujours attentif au bon accueil des participants !

LE RAID LAPONIE RENAÎT APRÈS QUELQUES ANNÉES DE SOMMEIL...



Se déroulant presque en même temps que le Raid Mourmansk 2018, le R4AD (traduisez Raid for Arctic Ducks), organisé par la Suomen 2cv-Kilta, s'est tenu du 3 au 10 février 2018. Il y avait embouteillage de 2 CV sur les pistes enneigées de Scandinavie cet hiver ! Comme souvent chez *Planète 2 CV*, nous avons glissé deux espions (dont une Russe) pour vous ramener des informations. Ils reviennent tout juste de mission... **TEXTE : FRÉDÉRIC-HUBERT BERLEQUE**
PHOTOS : FRÉDÉRIC-HUBERT BERLEQUE ET TATIANA KHRAMOVA

Pour participer au Raid for Arctic Ducks (R4AD), il fallait être bien informé, s'armer de patience et chanceux. Bien informé car les premiers renseignements ont été diffusés sur internet, en anglais, un peu en catimini, et le projet aurait pu facilement nous passer à côté. Heureusement, nous ouvrons l'œil ! Être armé de patience car beaucoup d'équipages ont répondu présents pour un nombre de places limité. Ils étaient environ 80 prétendants pour seulement 30 places et c'est à ce moment-là qu'il fallait être chanceux car les heureux sélectionnés l'ont été par tirage au sort. Une fois désignés, il nous fallait nous préparer, notamment la voiture...

Une fin d'année chargée professionnellement, des obligations, quelques aléas... Bref, ce n'est que début janvier que la préparation du véhicule démarre, à moins d'un mois du départ. De longues heures sont passées au garage à essayer de respecter les consignes données par le 2 CV Club de Finlande pour améliorer la vie à bord par des températures extérieures frisant les -30 °C. Mais la première des choses à faire est le nettoyage complet de la voiture, restée dans son jus après un raid unique en Australie lors de l'été 2016 (voir article dans cette même newsletter). Tout n'est alors que poussière rouge, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Fine comme de la farine, elle s'est insinuée partout. Une fois ce fastidieux travail effectué, le reste de la préparation peut enfin démarrer.



Dans l'habitacle, il ne fait pas chaud. Doudounes, chapka et peau de renne sont bien utiles. Les vitres givrent de l'intérieur, il faut sans cesse les gratter...



AVENTURE

Vous le savez tous, la qualité première de la 2 CV n'est pas la puissance de son chauffage en hiver. Une isolation complète du véhicule est donc indispensable. Planchers, capote, panneaux de portes, face avant, porte de malle... Tout est protégé avec un isolant isotherme 24 couches servant habituellement à l'habitat. Cette tâche, non pas qu'elle soit difficile, est assez longue car tous les éléments doivent être découpés à la forme, un par un.

Côté mécanique, outre la traditionnelle révision et les quelques vérifications d'usage, il n'est pas nécessaire de prévoir grand-chose. Une batterie en parfait état, un allumage et des culbuteurs bien réglés, un carburateur révisé et un démarreur en bon état sont les éléments requis minimums auquel on peut rajouter une paire de longues portées pour améliorer la visibilité dans la nuit polaire, et, pourquoi pas, un chauffage d'appoint.

La préparation presque achevée, notre première embûche nous arrive durant le passage de la voiture au contrôle technique. Au moment de la mettre en route, l'allumage ne répond plus. Vieux d'une dizaine d'années, ce bon vieux allumage électronique décide de rendre l'âme au mauvais moment, sans prévenir. Comme toujours dans pareille situation, celui de secours n'est pas à portée de main et il faut réinstaller un allumage classique à la hâte avec l'aide des copains du 2 CV Club de Sucy-en-Brie où est préparée la voiture. Le contrôle technique peut avoir lieu mais avec une voiture qui n'est pas complètement remontée, il faut s'attendre à quelques défauts mais rien de rédhibitoire. Au centre de contrôle technique, Marcel a des années d'expérience dans les anciennes, il vérifie tout, et, même si la voiture est déclarée apte pour deux nouvelles années de bourlingue, il me signale qu'il faut quand même prévoir le changement d'un roulement arrière avant le départ. C'est en effet plus prudent vu le jeu qu'a pris la roue. De retour au garage, nous nous y attelons mais celui-ci résiste, nous finissons par en prélever un sur un autre bras de suspension... plus de temps à perdre, le départ approche à vive allure ! Trois jours plus tard, la voiture est prête, enfin, à la veille de partir.

C'est sous un temps exécrable que nous enchaînons les kilomètres d'autoroute, au départ de Paris, pour aller, au cours de cette première journée, le plus loin possible, sans destination préétablie. Après 500 kilomètres de berlines allemandes survitaminées, de camions qui n'en finissent pas de doubler et de conditions météo abominables, nous nous posons dans un petit hôtel au centre de Venlo, charmante bourgade des Pays-Bas, non loin de la frontière allemande. Nous sommes à peu près à mi-chemin de Travemünde, le port allemand situé au nord de Hambourg, d'où nous prendrons le ferry pour rallier Helsinki.

Pour notre deuxième jour de route, les conditions climatiques sont beaucoup plus favorables. La conduite sur les autoroutes allemandes en est rendue moins dangereuse mais il est toujours aussi monotone de traverser ce pays où les paysages fades succèdent à des monstres industriels sortis d'un champ à la sortie d'une courbe où au franchissement d'un maigre relief. Notre rythme est soutenu mais la voiture est assez lourde, nous la ménageons donc le plus possible. Notre embarquement n'est prévu qu'à 3 heures du matin, nous avons largement le temps de nous rendre au port. Arrivés en avance, nous nous offrons même le luxe d'un petit restaurant dans le centre de la ville. La température est déjà très basse et il souffle dans les petites rues un froid polaire qui n'incite guère à la flânerie. Vers minuit, nous retrouvons dans la file d'attente du ferry Karsten et Jutta Schreiber, un couple d'Allemands, qui sont d'anciens participants au raid Australia 2016 et faisons connaissance avec Alain Descamps et Eirik Dirkx, deux copains belges que nous avons doublés sur l'autoroute à une centaine de



Sur la route à l'approche du cercle polaire

AVENTURE

kilomètres de là. Ce sont des habitués des raids en Scandinavie.

La traversée en bateau est paisible, la mer est calme sur les 1 100 kilomètres de navigation que nous effectuons en 29 heures. Le bateau quitte le port à 4 heures du matin, je ne vois rien du départ... De mon côté, je vogue déjà loin dans mes rêves. Cette nuit de repos, après le tumulte des derniers jours de préparation et deux jours complets passés sur la route, est la bienvenue. La journée sur le bateau passe finalement assez vite. Elle est rythmée par les heures des repas, par les rencontres avec les autres équipages car, sans le savoir, nous sommes une dizaine d'équipages à avoir embarqué sur le même ferry. Nous retrouvons là des Belges, des Allemands, des Hollandais, des Autrichiens... Au détour d'une coursière, nous tombons nez à nez avec Michael Tasch et Maria Preschern, eux aussi participants au raid Australia 2016, ils nous avaient tractés lors de notre première panne dans le bush ! Ils n'étaient pas sur la liste des inscrits, ils ont été prévenus au dernier moment de leur participation suite à un désistement.

Nous sentons que nous approchons de la Scandinavie au fur et à mesure que le bateau pointe son étrave vers le nord. Toute sortie sur le pont doit se faire avec l'équipement de montagne. A la brise hivernale nous préférons la moiteur du sauna finlandais auquel nous avons accès. Après une deuxième nuit sur les flots, nous débarquons à Helsinki à l'heure dite au petit matin du quatrième jour. Un petit comité nous attend comme prévu à la station-service, à la sortie du débarcadère. Tout le monde se regroupe, les présentations se font, un journaliste local passe par là pour interviewer un des organisateurs. Après quelques échanges entre les participants, certains se connaissant déjà, nous partons en convoi dans les faubourgs d'Helsinki pour changer nos pneus. N'étant pas équipés en pneus neige, nous avons prévu de louer des roues pour effectuer notre périple sur glace. Quelle riche idée ! À peine sortis du port, la route est déjà particulièrement glissante et il s'agit d'être prudent avec nos pneus inadaptés aux conditions de circulation locales. Après 15 ou 20 kilomètres, nous arrivons chez Henkka Castrén qui a préparé des jeux complets de roues équipées de pneus friction ContiVikingContact en 145 de large. Nous nous affairons tous à changer nos pneus (en fait, tous les non Scandinaves ou presque) en un temps record et en à peine plus d'une heure, nous prenons la route en direction de Mikkeli où un lunch nous attend chez l'agent Citroën du coin. 230 kilomètres et environ quatre heures de route sont nécessaires pour faire ce premier bout d'étape. Nous entamons le périple en compagnie d'un équipage français : Robert Jossierand et Jean Trocon venu à Helsinki en passant par les pays baltes. Nous ferons route ensemble durant tout le raid. La route est dégagée sur la partie droite mais reste enneigée à gauche. Nous prenons en main nos nouveaux pneus et leur adhérence et ne doublons quasiment pas. Le moteur peine à chauffer, la voiture fonctionne moyennement bien mais nous avançons à un rythme régulier. Le temps gris qui nous accompagne depuis Helsinki s'estompe peu à peu pour laisser la place à un timide soleil. Nous arrivons à Mikkeli en milieu d'après-midi pour en repartir à 16 h 30. Trente minutes plus tard, il fait nuit noire et nous roulons deux heures pour rejoindre Joensuu, terme de cette première étape de 450 kilomètres. Ce soir, c'est grand luxe, les voitures dorment dans un parking souterrain. Je profite de l'aubaine d'être à l'abri pour changer d'huile et mettre de la 0W30 en remplacement de la 15W40 classique. En route, le mercure est déjà tombé à -13 °C. Une huile plus fluide facilitera le démarrage à froid, nous n'aurons pas de garage tous les jours. Lors du dîner, nous sympathisons avec un équipage belgo-norvégien : Arnfinn Breda et Fritz Gallein. Ils ont participé 3 fois au Touareg Trail. Nous aussi mais jamais la même année... à l'approche du cercle polaire, les souvenirs d'Afrique s'enchaînent une bière à la main... Nous échangeons aussi avec

un des dangers de la route en Scandinavie



Par où va-t-on ?



Le monument symbolisant le passage du cercle polaire arctique à Juoksenki



AVENTURE

un équipage norvégien Morten Solli et Rune Neri et enfin avec les Hollandais Wouter Griffioen et Roelof Vosseveld... incroyables ces deux-là ! Tatiana fait connaissance avec Livia, une compatriote russe qui fait équipe avec Taavi. Bref, vous l'avez compris, ce raid est très international, nous ne comptons pas moins de dix nationalités pour seulement une trentaine d'équipages et nous, ça nous plaît bien ! L'équipe d'organisation nous remet ce soir une mascotte, avec un nom différent pour chaque équipage. La nôtre s'appelle Ailu et veillera sur nous durant tout le périple.

La deuxième étape est la plus longue : 600 kilomètres à avaler aujourd'hui, vers le nord-ouest. Depuis Joensuu, nous prenons la direction de Juuka, le long de la route N° 6. Notre premier objectif est le parc naturel de Koli d'où nous continuerons vers Vuonislahti par une route de glace. Nous cherchons en vain cette « ice road » qui doit nous conduire de l'autre côté du lac Pielinen et quand nous pensons enfin avoir trouvé la passe, un local nous dit qu'elle n'est pas officiellement ouverte. On doit pouvoir la prendre mais ici, comme ailleurs en Europe, l'hiver a, jusqu'à présent, été assez doux. La glace résistera-t-elle à notre passage ? Devant son hésitation, nous n'insistons pas et rebroussons chemin. Nous rattrapons la grande route et rejoignons l'itinéraire prévu un peu plus loin. La route est magnifique, elle est globalement déneigée mais subsistent de nombreuses plaques de glace. Nous roulons sous un ciel bleu intense, tout juste ourlé de quelques nuages. Nous traversons de vastes forêts couvertes de neige mais les endroits où nous pouvons nous arrêter sont rares. Les bords de chaussée ne sont pas dégagés et s'arrêter sur la voie de passage est dangereux. En milieu de journée, un panneau installé sur un minibus bariolé indiquant un restaurant attire notre attention, nous le suivons. Nous nous enfilons dans un chemin enneigé et, au bout de quelques kilomètres, tombons sur une ferme agro-touristique. Faite de rondin, la bâtisse n'a pas d'âge et il y règne une atmosphère cosy. Au fond de la pièce principale, un vieil homme somnole sur son rocking-chair, au coin d'un poêle en céramique, son chat sur les genoux. Nous prenons place et commandons quand le vieil homme se réveille. Nous échangeons avec lui quelques amabilités, il sort alors un album de photos et nous retrace la vie de la ferme, de la famille, des fêtes qui ont lieu ici l'été, sur le pré voisin... Il est intarissable et nous devons nous excuser de le quitter : la route est encore longue... et elle est désormais recouverte d'une fine pellicule de neige qui nous incite à la prudence. La longueur de l'étape nous contraint à enchaîner les kilomètres durant tout l'après-midi. A la tombée de la nuit, des bougies, panneaux et petites lanternes nous invitent à nous arrêter sur un petit parking au bord de la route. Ce sont les membres du 2 CV club local qui nous attendent dans le froid avec des boissons chaudes et des petits gâteaux. L'attention est adorable et l'accueil extraordinaire. Nous n'avons décidément aucun mal à entrer dans ce raid tant l'ambiance y est bonne. Après la signature du livre d'or du club, nous finissons une grosse portion de route de nuit avant d'arriver à Haparanda, non sans nous être fait flasher par un des nombreux radars plantés sur le bord de la route. Haparanda est en Suède, à la frontière avec la Finlande. La température a chuté avec l'arrivée de la nuit, il fait désormais -24 °C. Nous avons quelques problèmes de chauffage dans la voiture et en arrivant à l'hôtel, il fait -3 °C dans l'habitacle. Tatiana gratte le givre qui se dépose à l'intérieur, sur le pare-brise et les vitres latérales pour que je puisse continuer à voir dans les rétroviseurs ! Au petit matin, je remettrai des protections supplémentaires sur la calandre pour que le moteur chauffe un peu plus.

Depuis Haparanda, nous poursuivons vers Hetta. Nous prenons une route de glace (que nous trouvons cette fois). Il est tout de

Les inséparables : Les voitures des équipages Josserand/Troccon et Berlèque/Khramova



La file des voitures du raid lors d'un arrêt restauration



Arrêt de mi-journée sur l'étape Joensuu-Haparanda



Opération camouflage !



AVENTURE

même beaucoup plus agréable de traverser un lac sans passer par le pont ! Nous coupons le cercle polaire à Juoksenki puis arrivons sur une aire de ravitaillement sur le bord de la route où nous attend une nouvelle fois une collation. La température semble s'être figée définitivement en dessous de -20 °C. La journée est une nouvelle fois merveilleuse avec des paysages tout aussi surprenants, baignés en permanence d'une lumière rasante. Un peu avant Hetta, nous stoppons dans une étonnante boutique à Akaslompola : Jounin Kauppa. Il y a de tout ! De l'habillement, en passant par des articles de bricolage, quelques pièces auto, des chaussures, des objets de décoration, des peaux de renne ou encore des articles pour touriste. La boutique reçoit dans la tenue traditionnelle lapone et, une fois encore, le café est offert ! Nous arrivons à Hetta, non loin d'Enontekiö, à la lueur des phares dans un hôtel assez chic et très chaleureux. Très vite, tout le monde se retrouve au sauna, une tradition finlandaise. C'est une expérience unique, après être sorti d'une pièce chauffée à 90 °C que de se retrouver nu, parmi un groupe de Finlandais, dehors par -24 °C, à se frictionner avec de la neige !

La journée suivante est sans voiture. Nous en profitons pour faire une grande balade dans le village qui s'étire en longueur, entre la route et le lac. Le centre n'est animé que par une grosse épicerie, quelques commerces, une station-service et deux ou trois lieux de restauration. Notre tour se poursuit par une grande marche sur le lac gelé. Nous découvrons de belles maisons de villégiature et devinons qu'ici, l'été, l'activité doit être beaucoup plus soutenue. Le ciel est bleu azur, le soleil brille de tout feu mais le mercure reste bloqué à -21 °C. En fin d'après-midi, nous partons à moto neige poursuivre notre exploration des lieux. Nous filons jusqu'au bout du lac puis revenons par l'autre rive, empruntons un chemin de forêt puis enlisons notre engin en voulant faire demi-tour dans de la neige molle. Bloqués en pleine forêt, nous revenons sur nos pas à pied pour trouver de l'aide. En cette fin d'après-midi, il n'y a plus grand monde sur les bords du lac. Une moto neige passe providentiellement au loin, nous lui faisons de grands signes pour la détourner. En arrivant vers nous, son pilote nous interroge et nous lui expliquons notre problème. Il accepte de nous venir en aide. J'abandonne Tatiana sur le lac et part avec lui dans les bois chercher notre véhicule abandonné. Il a de la pratique le bougre et il ne lui faut pas longtemps pour extirper la machine et la remettre sur la piste. Une quinzaine de minutes plus tard, je suis de retour, nous pouvons regagner l'hôtel... ouf ! Un bon sauna pour nous remettre de ces émotions ne sera pas superfluo ! Ce soir a lieu la dégustation de produits régionaux. Chacun a ramené quelque chose de son pays, une spécialité locale. Nous avons bien pensé faire goûter à tous des tripoux d'Auvergne, du pâté de l'Aubrac et du vin de Bordeaux mais nous nous rendons compte, au moment de sortir nos vivres que tout est resté dans la voiture et a gelé par -20 °C ! C'est un peu honteux que nous nous présentons sans rien mais heureusement, nous ne sommes pas les seuls dans ce cas !

Le raid continue et l'objectif du jour est de passer la frontière avec la Norvège, direction le Cap Nord. Notre première étape est Kautokeino, dans le Finnmark. Ici, l'activité principale est l'élevage de rennes. Nous sommes sur le territoire des Samis (aussi appelés Lapons), peuple autochtone d'une zone qui couvre le nord de la Suède, de la Norvège et de la Finlande ainsi que la péninsule de Kola en Russie connue sous le nom de Laponie. Nous entrons au cœur de cette région fascinante où nous voyons changer la végétation, les bouleaux sont de petites tailles, tout comme les sapins. Nous croisons nos premiers rennes en liberté. La liberté, c'est le sentiment que nous avons en traversant ces grandes étendues couvertes de blanc. La route, quasi déserte, qui s'offre à nous est désormais intégralement verglacée. Nous mettons le cap plein nord

Les finlandais Joël et Helge Inkiläinen, grands voyageurs en 2 CV !



La voiture de l'équipage germano-suédois Ralf Hoppe et Bart van Wijngaarden, toujours souriant !



Sur la « ice road »

Rencontre surréaliste en territoire lapon... Arnfinn, on t'a reconnu !



AVENTURE

vers Alta, ville moderne au cœur du pays same, où nous faisons le plein des véhicules et prenons le temps de nous restaurer. Alta et Kautokeino sonnent comme des mots magiques. Me reviennent des souvenirs impérissables du raid Paris-Cap Nord où, l'été, nous rallions ces deux villes par les pistes, traversant parfois des gués de fortune dans des rivières dont les ponts avaient été emportés par les crues. Alta, Rafsbotn, Skaïdi... nous atteignons bientôt Olderfjord d'où nous commençons à suivre le fjord Porsanger sur une route côtière splendide. Nous serpentons longtemps le long de la falaise, sous une averse de neige, jusqu'à atteindre le tunnel du fjord Magerøya qui nous conduit, après une vertigineuse descente à plus de 200 mètres sous la mer, et une très rude remontée pour nos petits bicylindres, à Honningsvåg. Le Saint Graal Cap Nord n'est plus qu'à une trentaine de kilomètres. Certains équipages le rallient de nuit, nous attendrons le lendemain et profiterons d'une soirée de détente au pub du coin. La bourgade s'est beaucoup modernisée depuis 15 ans. Le tunnel qui la relie désormais au continent et le développement touristique y sont sûrement pour beaucoup.

Nous partons de bonne heure vers le Cap Nord. La route est dégagée mais il est obligatoire d'y monter en convoi derrière un chasse-neige. Nous nous regroupons tous à l'entrée de la dernière portion de route et quand la barrière se lève, nous devons tous partir. Les traînardes sont sèchement réprimandés par la voiture suiveuse qui ferme la marche. C'est toujours avec une certaine émotion que l'on atteint le Cap Nord. C'est la troisième fois que j'y monte en 2 CV (toujours la même) et cela reste un grand moment, notamment avec des conditions hivernales. Désormais la température est plus douce, nous sommes autour de 0 °C grâce à l'influence maritime mais le vent est particulièrement violent et souffle sans discontinuer. La route est belle, déserte, sauvage, nous nous enfonçons dans un léger brouillard, sous quelques flocons de neige et atteignons le point le plus au nord de l'Europe en milieu de matinée. Nous faisons la visite du site mais le vent incessant nous amène à nous réfugier à l'intérieur du complexe touristique attendant. Nous quitterons les lieux également en convoi pour refaire la route de l'avant-veille dans l'autre sens, toujours avec un vent très fort dont les rafales déportent parfois les voitures. En quittant l'île de Magerøya, nous traversons un plateau balayé par une bise glaciale qui ramène la neige sur la route. Le soleil dans les yeux, il nous faut viser entre les poteaux à neige pour être sûrs de nous maintenir sur la bonne trajectoire et ne pas finir au fossé. La scène est cependant magnifique, probablement une des plus belles images de ce raid. Nous roulons sans discontinuer pour revenir à Hetta. Nous continuons de faire route avec l'équipage Josserand/Troccon. Dans une station-service de Kautokeino, j'ouvre machinalement le capot pour voir si tout est en ordre et pour vérifier le niveau d'huile. Nous venons de rouler plus de 200 kilomètres face au vent et avons quelque peu sollicité les mécaniques. Je découvre une fuite d'huile assez importante, la jauge est à son niveau minimum. Nous reprenons la route à un rythme un peu moins soutenu, le but est désormais d'arriver sans tomber en panne en pleine nuit par -26 °C. Nous rejoignons Hetta dans les derniers mais au moins nous arrivons. Nous évoquons le problème avec d'autres équipages et tout le monde pense que c'est le joint spi de vilebrequin qui est défaillant... la même panne qui nous avait immobilisés en Australie. Peut-être est-ce le reniflard qui ne fait plus son office ? Nous verrons demain, bricoler de nuit par ce froid glacial est impossible.

Au petit matin, je m'attelle à changer le reniflard et à refaire le niveau d'huile et nous décidons de repartir ainsi. A la prochaine étape à Tornio, il y a Markku, un deuchiste du nord de la Finlande qui a tout ce qu'il faut pour réparer. Je reçois même un SMS dans la journée avec son adresse. Nous l'avons aussi trouvée dans l'APUA-HELP, ce petit guide édité par les Finlandais où l'on trouve, partout



Tentatives d'amélioration des performances du chauffage des voitures...



AVENTURE

dans le monde, les deuchistes qui sont prêts à vous filer un coup de main en cas de galère. Sous un temps maussade, nous enchaînons les kilomètres à un rythme de sénateur. Nous n'allons pas beaucoup plus vite que 60 km/h et nous procédons à un ajustement d'huile tous les 50 kilomètres. Au troisième arrêt, j'oublie de refermer le bouchon du reniflard et toute l'huile gicle sur le moteur... nouvel arrêt... il y a des jours comme ça... Le problème est que maintenant nous ne voyons plus l'origine de la fuite, il y a de l'huile partout... Nous sommes suivis toute la journée par Robert et Jean, ils ne nous quittent pas de peur de nous perdre. Nous leur en sommes redevables d'ailleurs de quelques bières. En arrivant, nous filons directement chez Markku, il s'attellera au moteur demain aux aurores, il nous demande d'arriver pour 10 heures. Nous poursuivons la soirée avec lui et son ami Tapani... au programme de ce soir, la visite de la brasserie de Tornio, et la dégustation qui va avec. En deuxième partie de soirée, c'est la cérémonie d'adieux. À partir de demain, tous les équipages repartiront dans diverses directions. Une tradition locale veut que nous fassions un « enough to drink ». Chacun amène son alcool, local ou non. Commence alors une dégustation générale puis, dans un grand seau, tous les breuvages sont mélangés pour faire une mixture unique au goût... bizarre ! Une remise symbolique de diplôme a lieu et par tirage au sort, des lots sont attribués. Nous gagnons par trois fois. Nous comptons dans nos cadeaux un magnifique bidon de 4 litres d'huile qui va nous être bien utile !

Au petit jour, nous rassemblons nos affaires et nous sommes emmenés au garage par d'autres équipages. Makku, Tapani, Taavi et moi entamons le démontage. Le moteur, une fois démonté, est nettoyé, le joint est changé. Tout semble aller le mieux du monde. L'ensemble est remonté mais en relançant le moteur, à peine celui-ci a-t-il fait quelques tours que nous constatons que la fuite est toujours là. Tout le monde est sceptique... nouveau démontage, nouveau changement de joint, cette fois semble la bonne, la voiture ne fuit plus. Nous reprenons la route, seuls, tard dans l'après-midi, vers 16 heures et nous décidons d'aller le plus loin possible. Nous cherchons un hôtel par internet à proximité de chaque grande ville que nous approchons et c'est à Oulu que nous décidons de nous arrêter pour la nuit. Nos amis Wouter et Roelof, avec qui nous devons faire la route jusqu'à Saint-Petersbourg sont arrivés à Kuopio. Nous sommes loin les uns des autres. La voiture ne fuit plus mais je ne suis plus très sûr de sa fiabilité. Nous verrons demain ce que nous décidons, au pire, il sera toujours temps de reprendre notre route vers la Russie.

En reprenant la route le lendemain, nous constatons dans la matinée que l'huile suinte de nouveau. Nous nous concertons mais décidons d'abandonner définitivement notre projet d'aller à Saint-Petersbourg. Très déçus de ne pouvoir fouler le sol russe avec notre bolide, nous nous résignons. C'est la solution la plus sage, aller nous isoler en Russie avec le risque de tomber en panne par ce froid polaire et avec des conditions de circulation difficiles, au milieu d'étendues très peu peuplées, ne nous paraît pas raisonnable. Nous filons désormais tranquillement vers le sud, direction Tampere. En route, je m'aperçois que le moteur ne tourne plus très rond. Les phares n'éclairent plus beaucoup et lorsqu'elle cale, la voiture n'a plus assez d'énergie pour redémarrer. Je réalise que les deux démontages successifs du moteur ont eu raison de la connexion de l'alternateur. Je la répare et redémarre avec ma batterie de secours. Après 120 kilomètres, la batterie ne s'est toujours pas rechargée. Je pense alors que le branchement n'est pas bon et le refais. 150 kilomètres plus loin, cela ne marche pas davantage, le régulateur a succombé au froid, ou à une surtension... Nous ne désespérons pas, Helsinki est encore à quelques centaines de kilomètres et, du fait de l'abandon de notre incursion en Russie, nous avons

Route verglacée, attention, virage au bas de la descente !



Les équipages prennent la pose devant la sphère symbolisant le Cap Nord



Les envoyés spéciaux de Planète 2 CV y sont aussi !

AVENTURE

largement le temps d'arriver au port pour prendre le bateau... A Tampere, nous tournons en vain dans la ville à la recherche d'un hôtel. Nous nous posons dans une petite auberge et transformons la chambre en atelier de recharge de batteries.

La dernière journée nous conduit à Helsinki. De manière monotone et sans conviction, nous rejoignons la capitale finlandaise par l'autoroute. Est-il utile d'y passer plusieurs jours ? Nous ne pensons pas. Nous nous présentons au guichet de Finnlines et réussissons à changer nos billets. Nous partirons le soir même pour arriver à Travemünde le lendemain soir, vers 22 heures. Nous profitons de nos derniers moments de repos sur le bateau avant de ravalier dans l'autre sens les 1 000 kilomètres de monotonie autoroutière qui nous séparent de Paris. Nous roulerons toute la nuit, dormant tout juste deux heures dans la voiture sur une aire. La voiture perd de nouveau de l'huile, la réparation n'a pas tenu. Nous ne forçons pas le rythme et contrôlons le niveau tous les 100 kilomètres. Quand nous arrivons enfin, nous sommes épuisés par ce long trajet, satisfaits d'avoir pu ramener la voiture à bon port et surtout très enthousiastes d'avoir participé à ce très beau raid. La prochaine fois, la mécanique sera avec nous !



Perdue au bout de l'Europe



Remerciements

Merci à la société TPV-2CV de Provins pour la fourniture des pièces détachées nécessaires à la préparation de la voiture.
Merci aux copains du 2 CV Club de Sucy-en-Brie pour leur aide précieuse dans la préparation de la voiture (Joël Sicard, Fred Laborde et Christian Komaniecki).
Merci à Markku Holapa.
Merci à toute l'équipe d'organisation pour ce très beau raid: Eija et Matti Lampila, Henkka Castrén, Mika Koivonen...



L'équipage autrichien Mario Zelsacher et Leo Kahoun suivi par la Dyane finlandaise des Français Serge et Frédéric Narcy



En revenant du Cap Nord

L'équipage belge Descamps/Dirkx dans la brise hivernale



Le moment le plus intense de ce raid, la traversée d'un plateau en pleine bourrasque... où est la route ?

AVENTURE



RAID MOURMANSK 2018

AVENTURE ARCTIQUE



Vendredi 19 janvier, le jour arrivait enfin, il était temps pour nous de partir pour Mourmansk. C'était la troisième fois que nous nous lancions dans une aventure nordique en 2 CV, mais cette fois-ci elle serait différente. Si les deux premières fois nous étions partis presque seuls, juste avec quelques amis, pour cette troisième expérience, nous partions dans un groupe de 14 Deuche et d'une trentaine de personnes, poussés par l'envie de partager nos expériences de conduite en Scandinavie en hiver avec d'autres amateurs de 2 CV.

PROPOS RECUEILLIS AUPRÈS DE TANGUY ET LIANE CAGÉ PAR FRÉDÉRIC-HUBERT BERLÈQUE

TRADUITS DE L'ANGLAIS PAR FRÉDÉRIC-HUBERT BERLÈQUE

Pourquoi Mourmansk ? La raison est toute simple : notre ami Gert-Jan, membre de l'organisation du raid, y était allé avec sa 2 CV il y a tout juste 30 ans. C'est donc tout naturellement que cette destination s'est imposée.

L'aventure a commencé à Groningue, aux Pays-Bas. Groningue et Mourmansk sont des villes jumelées et le Comité de jumelage de Groningue nous a facilité les démarches, notamment pour obtenir nos visas et pour lier des contacts sur place. Le jour du départ, c'est entourés de l'échevin de Groningue, du président du département hollandais des villes jumelées et de nombreux journalistes locaux que nous nous sommes élançés.

La première partie du voyage n'est pas celle que nous avons préférée. Trois longs jours d'autoroute à travers l'Allemagne, le Danemark et la Suède pour rallier Stockholm puis Turku, en Finlande, par le ferry, où les 14 2 CV avaient rendez-vous pour le départ officiel du raid.

AVENTURE

Un premier arrêt ce jour-là chez le forgeron Nalle nous a permis de forger notre propre couteau, cela peut toujours servir dans ces milieux hostiles. Nous avons eu aussi l'opportunité de faire un tour d'hydroptère. Filer à 100 km/h sur un lac couvert de glace, voici une expérience qui décoiffe !

À la fin de la première journée de raid, nous avons dû relever notre premier défi. Tanguy était parti tôt avec Gert-Jan pour changer les pneus standards de notre voiture contre des pneus cloutés. Nous étions censés nous retrouver à l'hôtel et je conduisais la 2 CV avec Margreet, la sœur de Gert-Jan, mais celle-ci refusait obstinément de démarrer. Après un coup d'œil rapide, tout semblait normal. Heureusement, d'autres participants étaient là pour nous aider et, ensemble, c'est à la poussette que nous avons relancé le moteur. L'équipage qui nous a aidés est resté proche de nous, une bonne chose puisqu'après environ 10 km, toutes les lumières se sont éteintes et la voiture s'est arrêtée. Sur une petite route sombre, nous avons pu trouver à nous garer à l'entrée d'un chemin forestier pour stopper la voiture sans danger. Une odeur de brûlé se dégageait du moteur et en ouvrant le capot, nous avons découvert qu'une partie du câblage avait fondu. Après une réparation de fortune, nous avons tenté un redémarrage mais impossible de la remettre en route. C'est en regardant mieux que nous avons découvert que le câble de l'alternateur était sectionné. Nouvelle réparation mais cette fois-ci couronnée de succès puisque nous avons réussi à reprendre la route pour arriver un peu tard à l'hôtel. Pour un premier jour, c'était déjà plein d'aventures !

Les quatre jours suivants nous ont emmenés à travers la Finlande dans un décor magnifique fait de routes blanches et vierges. Voyager en 2 CV ce n'est pas seulement des vacances, c'est rassembler de nouvelles histoires à raconter à ceux qui sont restés. Comme cette histoire où nous avons fini dans un fossé, couverts de neige sur le bord de la route... C'est un fermier local qui nous a sortis avec son tracteur antique, une expérience unique !

Au garage Citroën de Mikkeli, nous avons changé notre huile épaisse pour une plus fluide (5W40) histoire de faciliter les démarrages avec des températures plus basses. Préparer une 2cv pour affronter le climat scandinave n'est pas trop difficile. Il faut surtout penser à l'isolation, installer de l'éclairage supplémentaire, changer d'huile et se doter de bons pneus.

Sur le chemin, nous avons visité la tour de Kuopio. Ce n'est pas la tour qui est la plus spectaculaire, mais la façon d'y aller, la route est très raide et très glissante. Et la montée n'est rien comparée à la redescente et s'arrêter au feu de circulation au bas de la pente est un vrai défi, et c'est surtout vital ! Nous nous sommes fait une belle frayeur mais avons heureusement su arrêter la voiture avant le carrefour !

Ce soir l'hôtel est situé sur l'île d'Aholansaari, au milieu d'un lac, nous avons donc dû prendre une route de glace pour y arriver. Quelque chose que vous ne pouvez expérimenter qu'en hiver. Quel plaisir de conduire sa 2 CV dans ces conditions inhabituelles, nous aurions pu y passer des jours mais il était temps d'avancer, Mourmansk nous attendait.

Le jour suivant nous avons traversé le cercle polaire, un moment qui mérite d'être célébré. Donc, nous avons fait un Surströmming et un peu de pain grillé. Manger du Surströmming est une expérience unique dans la vie, la plupart des gens qui en ont mangé une fois ne renouvellent en général jamais l'expérience. Allez voir ça sur Youtube, c'est hilarant.



AVENTURE

Au 9^e jour, nous avons passé la frontière avec la Russie. Nous étions un peu tendus mais tout s'est déroulé sans encombre, il faut juste s'armer de patience pour remplir les nombreux formulaires demandés. Certaines voitures ont eu plus de problèmes que d'autres, mais à la fin de la journée, les 14 voitures sont toutes arrivées à Mourmansk. La route de Mourmansk est aussi magnifique qu'effrayante. Conduire 200 km dans un paysage avec rien d'autre que des arbres et de la neige, sans même une route secondaire, est déconcertant, il y règne une atmosphère de fin de monde. Une fois la frontière franchie, plus aucun de nos téléphones ne fonctionnait, nous étions donc très heureux de voir notre contact qui nous attendait avec la presse, juste à l'entrée de Mourmansk. Nous sommes passés dans plusieurs journaux et même sur les chaînes d'info... une expérience étonnante.

Durant le week-end, nous avons eu un programme chargé : nombreuses visites dont des musées et le brise-glace nucléaire « Lénine ». Les gens de Mourmansk étaient très gentils, et tellement heureux de voir ces voitures bizarres. La plupart d'entre eux n'en avaient jamais vu, pas même sur une photo, alors tous voulaient s'asseoir dedans, les photographier et entendre toutes nos histoires. C'était très agréable. La foule si nombreuse nous a surpris.

Après deux nuits, il était temps de quitter la Russie et de reprendre la route en direction de la Norvège. Nous avons traversé Spoutnik, une zone militaire, très impressionnante. Nous sommes arrivés en toute sécurité en Norvège et le paysage a changé immédiatement. Plus de prairie arctique, mais des falaises et de belles vues sur la mer et les lacs gelés. Le même jour, nous avons de nouveau traversé la frontière et nous sommes retournés en Finlande où nous avons visité l'hôtel de glace de Kittila et ses salles pleines de sculptures de glace autour du thème « Game of Thrones ».

Le lendemain, une visite s'est imposée à Kota-Husky pour faire un voyage en traîneau à chiens. C'est toujours aussi agréable, vous vous sentez vraiment proche de la nature avec seulement le son des chiens qui halètent devant vous. C'était la troisième fois que nous visitions cette ferme et ce fut de belles retrouvailles avec notre amie Laurie, qui gère cette activité et s'occupe des 80 chiens qui y vivent. Après avoir dit au revoir à Laurie, sa femme Mina et les chiens, nous nous sommes retrouvés pour une dernière soirée en commun avant que chaque équipage ne reprenne la route du retour. Au programme à l'hôtel de Sykäräinen : faire trempette dans le lac à travers un trou dans la glace et filer immédiatement après au sauna.

Nous avons terminé notre aventure conjointe avec un rassemblement officiel. Chaque participant a reçu une médaille (faite à la main par Wendy Roelofs) et un certificat de participation. Nous avons terminé la soirée avec un fond de « drink enough », qui est un mélange de toutes les bouteilles restantes.

Le lendemain matin, après de longs au-revoir, nous sommes retournés en Hollande, tristes de devoir rentrer mais avec d'ores et déjà plein de nouveaux plans en tête. Nous avons très envie de renouveler l'aventure et des projets sont déjà en cours pour l'hiver 2020. Si vous voulez vous joindre à nous, vous pouvez envoyer un e-mail à lapinkierros@outlook.com, il y a de la place pour 20 voitures, n'attendez donc pas trop longtemps.



AVENTURE

L'AUSTRALIE EN DEUCHE



Uluru, le rocher sacré des Aborigènes

Quatre ans après leur dernier livre « Madagascar en Deuche », l'aventure en 2 CV continue.

Frédéric-Hubert Berlègue, accompagné du dessinateur et aquarelliste Florent Beusse, vous emmène cette fois en Australie, à la découverte de l'île continent.

Les deux auteurs vous relatent leurs aventures mais aussi celles des participants à l'éprouvant Raid Australia dans un étonnant carnet de voyage mélangeant photos, dessins et aquarelles.

Vous retrouverez dans ce livre tout ce qui fait l'authenticité des grands voyages en 2 CV : découvertes, rencontres, galères, émotions, solidarité...

Magnifiquement illustré par Florent Beusse, accompagné de photos et de textes de Frédéric-Hubert Berlègue, ce livre vous transportera du sud au nord de l'Australie, d'Adélaïde à Darwin en passant par Uluru, Kakadu, ou encore les Terres d'Arnhem. Un voyage de plus de 11 000 kilomètres qui vous fera découvrir une véritable terre d'aventures.

L'Australie en Deuche, une bonne manière de voyager dans son fauteuil pour sortir de l'hiver progressivement !

Un des auteurs sera présent à la 25^e rencontre des 2 CV clubs de France à La Vèze, sur le stand de *Planète 2 CV* pour des séances de dédicaces, venez le rencontrer !



On fait parfois des rencontres étonnantes sur le bord des pistes dans le bush.



Pistes dans la péninsule de Gove.

AVENTURE



Dans la poussière en permanence, certaines étapes sont un calvaire pour les filtres à air et les moteurs.



Une magnifique Dyane venue de Tasmanie !



Les pistes sont parfois impitoyables avec les pneus...



La faune sauvage est un réel danger sur la route.



Sur la route avant Yuendumu.



Les nombreux gués ont parfois entraîné des problèmes d'allumage pour certains équipages.



Les petits-déjeuners sont frais dans l'Outback. Heureusement la température remonte à mesure que nous avançons vers le nord.

AVENTURE



Sur le chemin de l'océan 2CV
d'outback - 6 mars 2016



The lost City Litchfield Australie le 17 octobre 2016



le 12 novembre 2016



le 15 novembre 2016